

A VASÚT HATÁSA A KÖZSÉGEK FEJLŐDÉSÉRE AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ ELŐTT

DR. FRISNYÁK ZSUZSA

Ezt a tanulmányt egy személyes megjegyzéssel kell kezdeni. 2010-2011 között több esetben – kisebb részfeladatokkal – néprajzi projektek egyik résztvevője voltam. A munkabeszélgetések során figyeltem fel arra, milyen nehéz a vasút népéletre gyakorolt hatását reálisan – nem eltúlozva, de nem is lebecsülve, a vélemények és tények szétválasztásával – értelmezni, illetve az etnográfusok által megfogalmazott következtetések milyen gyakran eltérnek saját tapasztalataimtól. 2010-ben Flórián Mária egyik tanulmányában¹ összefoglalta, hogyan vélekedtek az egyes néprajzi adatközlők a 19. századi vasutak községükre gyakorolt hatásáról. Ennek, illetve egy a szentendrei skanzenben megnyíló időszak kiállítás² hatására újraolvastam (más szemmel olvastam) az elmúlt évek releváns néprajzi szakirodalmát.³ Jelen írásnak az a célja, hogy a kérdés történeti értelmezését közreadjam.

Ma már szinte közhely és senki által nem vitatott tény, hogy a 19. században kiépült vasutak megváltoztatták az árucikkek piacra jutásának feltételeit, kitérítették a népesség árubeszerzési-értékesítési szokásrendszerét, mobilizálták a munkaerőpiacot, és eltüntették a helyhez kötött emberek világát, formálták a környezetkultúrát, az életmódot stb. Az viszont nem köztudott, hogy a vasutak ezen hatásai csak igen hosszú időtávlatban, számottevő térbeli különbségekkel jelentkeztek. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogy azt a vasútért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték.⁴ A vasút ugyanis egy olyan innováció volt, amelynek térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett. Sőt, nemcsak a vasút jelenlétéből, hanem a vasút használatából

¹ Flórián Mária: Közlekedés, kereskedelem és a tárgyi környezet. In: Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19-20. század fordulóján. MTA Néprajzi Kutatóintézete, 2010. 109-136. o.

² A kiállítás címe: A vasút fénykora – A vidék modernizációja. Rendezője: Sári Zsolt. A kiállításról hasonló címmel kiadvány is készült.

³ Szilágyi Miklós: A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In: Szilágyi Miklós: Paraszti hagyomány és kényszermodernizáció. Közlekedések a néprajzi változásvizsgálathoz. Szerk. Turai Tünde. Budapest, 2009. 28-41. o. Talpfák. Néprajzi írások a vasútról. Szerk. Bali János, Máté György. ELTE Néprajzi Intézete, 2008. Halász Ferenc: A vasút hatása a város mindennapjaira a 19-20. században. In: „...Körös vizinek napkeleti partján...” Kunszentmárton, a mezőváros. Szerk. Barna Gábor, Pusztai Gabriella. Kunszentmárton, 2008. 226-245. o.

⁴ Egy példa. 1873-ban a székelyföldi gyógyfürdők reális lehetőségnek tartották, hogy a Keleti Vasút megnyitásával külföldi – francia és angol – vendégek érkeznek a páratlannak ítélt fürdőhelyekre. Hasonlóképpen ábrándoztak a balatonfürediek is egy évtizeddel korábban. Talán mondanom sem kell, hogy mindez nem így történt. A vasút a hazai fürdőéletre ilyen direkt hatást nem gyakorolt, és külföldiek még 1910-ben sem igen jöttek (Pöstyénfürdő kivételével) hazai fürdőhelyekre. Vö. Magyar Statisztikai Évkönyv, 1910. 73. o.

sem következik automatikusan, hogy a vasút az adott település életére, fejlődésére kimutatható hatást gyakorol. Joggal feltételezhetjük például, hogy a vasúttal rendelkező falvaink a vasúthoz vezető útjaikat jó karban tartották, netán kiépítették. Ezzel szemben az a tény, hogy a vasútállomásra vezető kiépített út még 1910-ben is csak elvétve volt a hazai községekben. Az időjárástól független vasútiáru-szállítás lehetősége egyáltalán nem ösztönözte a falvakat arra, hogy az állomáshoz vezető utakat rendbe tegyék.⁵ 1910-ben alig 444,5 km-nyi állomáshoz vezető útszakasz volt kiépítve Magyarországon.

Úgy gondolom, hogy a vasút falusi életre gyakorolt hatásainak összefoglalásánál a hatások időbeliségét és korszakbéli különbözőségét is hangsúlyozni kell. Mást jelentett a vasút a 19. században, mást a két világháború között, és mást a 20. század második felében. Például a 20. század elején épített, áruszállításra berendezett vicinálisok az 1950-1960-as években már a környékbeli városban munkavállaló ingázók százait-ezreit szállítják. Mindeközben az első világháború előtt a hivatásforgalom szinte ismeretlen volt.⁶ Egyes vasútvonalak funkcióváltása (még később: funkcióvesztése) természetesen kihatott a személyes élethelyzetekre és szokásokra. Nem piacoztak naponta a vasutasok családtagjai a 19. században, mert nem rendelkeztek szabadjeggyel, vagy például a fiatalok sem ingáztak naponta az iskola és otthonuk között vonattal.

A falusi adatközlők a vasút–falú közötti távolság mértékéből vezetik le a vasút hatását. A nagyobbak itélt távolság akadályozza a városiasodást és a piacra járást stb. Ezzel szemben én úgy látom, a 19. században a földrajzi távolság (természetesen bizonyos kereteken belül) korántsem volt olyan fontos, mint ahogy azt az orális forrásokból feltételezhetnénk. Szerencsés módon a falvak és vasútállomások közötti földrajzi távolságról igen precíz adatokkal rendelkezünk. 1902-ben megjelent egy kézikönyv, amelyben a Magyar Királyság területén lévő összes lakott hely mellett feltüntették a hozzá legközelebb eső vasútállomás illetve megállóhely nevét és távolságát.⁷ A kötet kiadására azért került sor, mert az utazók és szállítatók gyakran nem tudták, hogy az úti céljukhoz melyik állomás fekszik a legközelebb. Az 1901-es adatokat tartalmazó kézikönyv és az 1900-as népszámlálás községsoros táblázataiból felépítettem egy adatbázist. Az adatbázis egyik eredménye: Magyarország 12 490 települése és a hozzájuk legközelebb eső vasútállomás közötti átlagos távolság országosan 9,94 km.⁸ Voltak olyan területek (különösen az Alföld

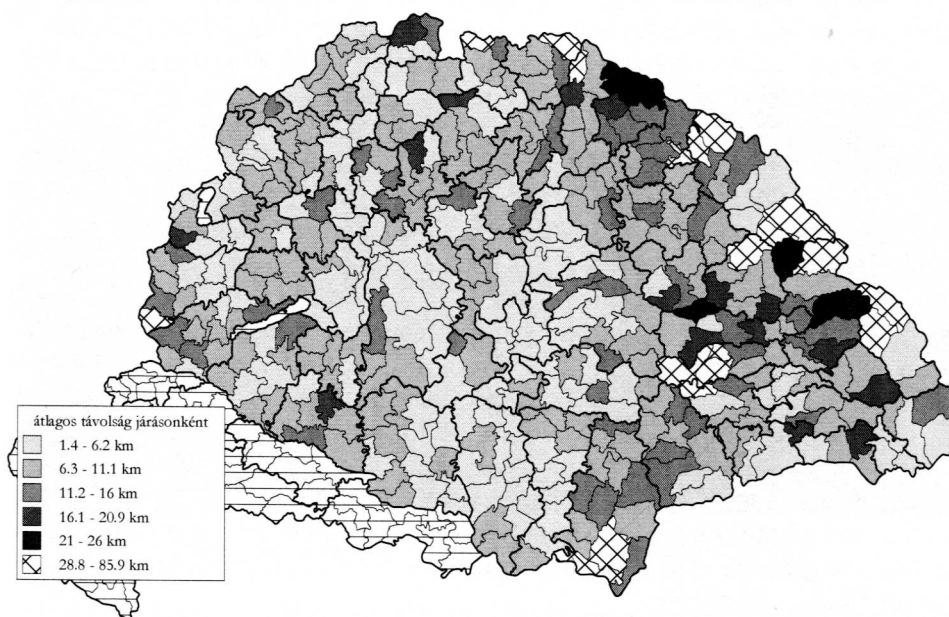
⁵ Még egy ilyen száraznak tűnő témában is, mint az állomáshoz vezető utak ügye fel-felbukkannak szórakoztató mozzanatok. 1895-ben például Pannonhalma község (korábbi neve Györszentmárton) trükkös kérvénnyel fordult a Kereskedelmi Minisztériumhoz, azt állítva, hogy az útszakasz kiépítését a vasúttársaság korábban magára vállalta. A minisztérium irattárában azonban rend volt, megtalálták az 1891-es közigazgatási bejárásról szóló jegyzőkönyvet, amely ellentmondott a falu állításának. Vö. Györszentmárton kérvénye a vasúti hozzáférő út tárgyában. MOL. K 229. 477. csomó 1895, 37069/1895.

⁶ A főváros környéki egyes vasútállomások kivételével.

⁷ Lányi Norbert – Szatmári J. Jenő: Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 1902. 764 o.

⁸ A távolsági adatokat nem a településszéli utolsó lakott ház és az állomás között mérték meg, hanem a települések középpontjából kiindulón.

megyei) ahol ez az átlagos távolság felére, harmadára csökkent. A századfordulóra a vasúthoz való hozzáférés igazán nagy gondot csak egyes gyéren lakott, hegyvidéki járásokban jelenthetett.



1. ábra. A település–vasútállomás közötti átlagos közúti távolság 1901-ben

A vasút a 19. században fejlődési indikátorként csak azon településeken tudott hatni, ahol erre az egyéb feltételek (munkaerő, tőke) is adottak voltak. Szépen példázza ezt a fővárosi fogyasztópiactól szinte egy ugrásra fekvő, vasúttal 1867 óta rendelkező Isaszeg példája. A község vasút jelentette helyzeti energiáját az első világháború előtt egyáltalán nem tudta kihasználni, ilyesféle hatások csak az 1920-as évektől mutathatóak ki.⁹

A 19. századi falvak közül a modernizáció útjára csak azok tudtak lépni, amelyek a vasúton túl más erőforrásokkal (számottevő munkavállaló, árutermelő gazdasági egységek) is rendelkeztek. Azt sem lehet állítani, hogy a vasút hiánya – illetve a vasút igénybe nem vétele – a tömegtermelést és az áru értékesítést lehetetlenné tette volna. A megtermelt áru fajtájától és értékétől függően racionális döntés lehetett a vasút helyett a fuvarszekereket választani. A Nyíregyháza környéki dohánytermesztőknek például egyszerűbb, és olcsóbb volt a

⁹ A képviselőházban 1911. december 14-én a földművelésügyi miniszter minderről a következőket mondta: „Aki Budapest határába kimegy Újpest vagy Isaszeg, vagy Rákos felé, az nem hiszi el, hogy Budapest közvetlen közelében és egy félórára vagy negyedórára van egy közel 1 millióval bíró várostól, mert olyan szomorú gazdasági viszonyokat lát, amelyek még Ázsiában is szegénytelenek. Azt hiszem tehát, hogy a kertgazdasági ismeretek és azoknak terjesztése talán ezen szempontból is hasznos lesz”.

dohányt a városba szekérrel befuvarozni, mint a vasutat igénybe venni. Hasonlóképpen az Arad környéki bortermelő falvak sem adták fel a vasútra a bort, sokkal inkább fuvarszekérrel hordták azt Aradra. Vagy például a Pest környéki tejtermelők – meglepően nagy távolságból – elkerülték a vasúti szállítást és inkább a naponkénti szekérfuvarozást választották. Ezen példák közös jellemzője, hogy az árutermelés helye és a felvevő piac közötti 10-30 kilométeres térben bár volt vasút, de annak igénybevételétől a termelők tartózkodtak.

Az elmondottak legkevésbé sem azt jelentik, hogy a 19. században a községek fejlődésében a vasút hatását nem lehet kimutatni. Mindez sokkal inkább arról szól, hogy a néprajzi adatközlők mellett (helyett) meg kell keresni a téma valódi, releváns forrásait. A helybéliek visszaemlékezése saját vagy közösségük emlékeinek tükröződései, forrásai lehetnek a helyi közvélekedéseknek, és egyéni életpaszlatoknak, de nem forrásai a vasúttörténetnek.¹⁰ Flórián Mária helytállóan jegyzi meg, hogy a helybéliek véleménye „a falvak visszhangja” a vasút megjelenésére.

Véleményem szerint a legcélszerűbb a vasúti statisztikák, és üzletjelentések egzakt adataiból kiindulni. Mert a vasútállomások áru- és személyforgalmi adatait úgy is értelmezhetjük, mint a helybéliek üzleti aktivitásának, árutermelő képességének és mobilizációs szokásainak sajátos mutatóját.

A vasútállomások áru- és személyforgalmi adataiból felépített adatbázisból az első világháború előtt a községi vasútállomások négy típusa bontakozik ki. A négy típus a következő:

Vasútiáru-forgalom jellemzője	Személyforgalom jellemzője	Példa
Erős alapokon álló, összetett árutermelő gazdálkodás (mezőgazdálkodás).	Az egy főre eső felszállások száma alapján a vasúthasználat rendszeres (évente többszöri). A vasúthasználat a 20. század elejétől az életmód része.	Tápiószele
Erős alapokon álló, egyoldalú szerkezetű árutermelés (ipari, erdőgazdasági, bányászati)	Vasúthasználat esetleges, nem része az életmódnak.	Nagyszlabos
Nem számottevő, volumene lassan növekvő, vagy stagnáló.	Rendszeres (évi többszöri) a vasúthasználat, az életmód része a 20. század elejétől.	Nyitrajablonic
Nem számottevő, volumene lassan növekvő, vagy stagnáló.	Vasúthasználat esetleges, nem része az életmódnak.	Bethlenháza-Klicsó

2. ábra. A községi vasúthasználat alaptípusai

Valamennyi típusra jellemző, hogy az áru nagyobb tömegben áramlik el, és jóval alacsonyabb volumenben érkezik. A négy típus részletesebb jellemzését egy-egy példán keresztül adom közre.

¹⁰ A kutató és a néprajzi adatközlők nézőpontbeli differenciája különösen élessé válik a 20. század második felének vasútbezárásaival összefüggésben. Az elvesztett vasútvonalat sajnáló elbeszélők gyakran szenvedélyfűtött históriáiból kibontakozó narratíva hihetetlenül különbözik a levéltári források adataitól.



3. ábra. A vasúttal érkező utasokat fogatok várják Tápiószelén

Az 1900-ban már 6,5 ezer lakosú Tápiószele a vasúti szállítás előnyeivel már igen korán szembesülhetett. A település határát 1847-től átszelte a Pest–Szolnok közötti pálya, bár állomás még jó ideig nem épült a községben. A településről eláramló árucikkek fajtáiról 1895-ös adatokat ismerünk. A legfontosabb termék a nagy élőmunka-igényes cukorrépa, melyből 8 ezer tonnát adtak fel. Búza, dohány és rozs mellett kétszáz szarvasmarha, 300 juh, és 500 tonna tej – gyorsáruként feladva, vélhetőleg Budapestre – távozott a faluból. A község változatos feladottáru-szerkezete ellenére belső fogyasztása még nem tükrözi a polgárosodó fogyasztás tömegesedését. Néma szén mellett liszt, sör (8 tonna), bor (3,5 tonna) és 11 tonna cukor, fűszer és kézműáru érkezett vasúttal a községbe. Hasonlóképpen ellenmondásos Tápiószele személyforgalma is. A vasútra szállók számában a község az 1890-es évtizedben még nem követte az országos tendenciát, 1892-ben 23 ezren, 1900-ban alig 21 ezren szálltak fel vonatra. A vasúthasználat csak a 20. század első évtizedében vált sűrűbbé, 1910-ben 46 ezerre rúgott a felszálló utasok száma. Ez az jelenti, hogy a tápiószelei lakosok évente átlag 5-6 alkalommal vonatra szálltak. Ez a volumen már egyértelműen a rendszeres vasúthasználatra mutat.¹¹

¹¹ A tápiószelei lakosság korszakfüggő és időben változó vasúthasználatának (illetve igényeinek) karakteres példája 1950-ből származik: „Tápiószele község dolgozóinak továbbtanulni vágyó gyermekei a rossz vasúti közlekedés miatt, kénytelenek a szülői háztól távol, más városokban, lényegesen nagyobb kiadással tanulni, mint úgy, ha Tápiószele községből Szolnok felé és onnan vissza megfelelő vonatjárat lenne, melynek igény-



4. ábra. A nagyszlabosi vasútállomás

A Gömör- és Kishont megyében fekvő, 1894-ben megnyílt Csetnekvölgyi Helyiérdekű Vasút nagyszlabosi állomásának vonzáskörzetébe négy falu (Feketelehota, Kisszlabos, Markuska, és Nagyszlabos) tartozott. Az alacsony népességű, alig több mint kétezer lakossal bíró vonzáskörzet eleinte átlagon aluli utasforgalmat generált, 1900-ben 3400-an szálltak vonatra Nagyszlaboson. Mindez mutatja, hogy a helybeliek térhasználatába a vasút még nem épült be, a legközelebbi csetneki és pelsőci piacot változatlanul szekerekkel kereshették fel.¹² Csak az 1910-es évek elejére emelkedett fel a személyforgalom a korszakának átlagos szintjére (1910-ben az elutazók száma 7100 fő). A falusi vasútállomás teheráru-forgalma viszont jóval fontosabb volt. A nagy múltú helybéli papírgyár termékei mellett a környékbeli hegyekből származó fát is nagy tö-

bevitelével a tanulók naponként Szolnokra utazhatnának és onnét naponként térhetnének vissza. (...) sok tehetséges gyermek kénytelen itthon maradni, továbbá nem tanulhat, minthogy szülei szegény dolgozó parasztok, vagy gyári munkások (...). Viszont, ha lenne egy megfelelő vonatjárat, akkor továbbtanulhatnának (...) Ma a dolgozók százai kénytelenek a rossz vasúti összeköttetés miatt a sokkal távolabbi Budapestre menni, holott megfelelő vonat beállításával az országépítésből sokkal hatékonyabban ki tudnák venni részüket, ha Szolnok felé lenne csak egy megfelelő időben indított vonat". Tápiószéle elöljáróságának kérelme a MÁV Állomásfőnökséghez a szolnoki vonatösszeköttetés bővítése tárgyában, 1950. május 27. MOL. M-KS-278. f. 1950. 12. ő. e.

¹² Mindez teljesen egybevág Paládi-Kovács Attila: Szállítás máhás lovakkal a Gömör-Tornai karsztvidéken (Ethnográfia, 1973. 549-558. o.) című tanulmányával.

megben szállították el a településről. A feladottáru tömege 1900-ban 28 ezer, 1910-ben már 37 ezer tonna. Arra vonatkozóan viszont nincsenek adatok, hogy az áruforgalomnak ez a volumene Nagyszlabos fejlődésére, a települési infrastruktúrára pozitívan hatott.



5. ábra. Nyitrajablonc (Jókút) vasútállomása

A Magyar Északnyugati HÉV Nagyszombat–Jókút közötti szakasza 1898-ban nyílt meg forgalom előtt. A Nagyszombattól nem messze fekvő Nyitrajablonc életében a vasúthasználat hamar fontossá vált. A három falu (Korlátkő, Rozbehi és Sándorfa) 2,5 ezer lakosát kiszolgáló állomás röpké egy év alatt mobilizálta a települések lakosságát, 1899-ben a vonatra felszállók száma már 20 ezer. A feladott poggyász tömege (1900-ban 13 tonna) mutatja, hogy a felszállók jelentős halmazának úti célja az egy nap alatt bejárható közeli földrajzi távolságon túl mutatott. A vasútállomás áruforgalma azonban nem volt számottevő, 1900-ban nyolc, 1910-ben 16 ezer tonna teheráru távozik innét.

A Magyar Délkeleti HÉV Lugos–Marosillye közötti vonalszakasza 1898-ban nyílt meg a forgalom előtt. Az állomás vonzáskörzetébe tizenegy alacsony népességszámú falu (1900-ban az összes lakos 8100 fő) tartozott. 1900-ban 10 ezren, 1910-ben még mindig csak 15 ezren szálltak fel itt vonatra. Az alacsony volumenű vasúthasználat inkább a környékbeli, egy nap alatt megjárható földrajzi térre korlátozott. Szépen mutatja ezt, hogy az 1900-ban felszálló tízezer

utas feladott útipoggyásza alig egy tonnát nyomot. Az állomás felszereltsége,¹³ sem pedig áruforgalma (1900-ban 3900 tonna) nem mutat különösebb jellegzetességeket. Személyforgalma nem utal a polgárosodásra.



6. ábra. A Krassó-Szörény megyei Bethlenháza-Klicsó (Klicsova) állomása.

1914 előtt a vasutak községek fejlődésére gyakorolt hatása leginkább – bár nem kizárólagosan – a vasúti fővonalak menti falvak szűkebb halmazában mutathatóak ki. A fővonalai fekvés óriási befolyását egy az alábbiakban bemutatott korrelációs számítás igazolja. A számítás alapját két statisztikai forrás¹⁴ releváns adatsorainak összekapcsolásával felállított Excel táblázat jelenti. Az adattáblázatban arra kerestem a választ, hogy a vármegyei infrastruktúra állapota, a községek beruházásai és közlekedésügyi kiadásai között milyen matematikai összefüggések léteznek. A 65 változót tartalmazó Excel táblázatból kiszámolt korrelációs mátrix legfontosabb eredményeit az alábbi táblázat tartalmazza.

Látható, hogy az állami vasútvonalak és a községi beruházások között jóval magasabbak a korrelációs együtthatók, mint a helyi érdekű vasutak esetében. Mit is jelent mindez? Azt, hogy a községi kölcsönfelvételekre, a kölcsönök hová fordítására a megyéken belüli állami vasútvonalak hatottak ösztönzőleg. Területfejlesztő és községfejlesztő hatást a megyéken belüli helyi érdekű vasutak

¹³ Az állomás területén egyedül egy szabványos 61 négyzetméter alapterületű áruraktár volt.

¹⁴ Magyarország községeinek háztartása az 1908. évben. Budapest, KSH, 1913. valamint a Magyar Statisztikai Évkönyv 1908. Budapest, KSH, 1909.

nem tudtak kifejtetni (alacsony értékűek a korrelációs együtthatók). Nincs matematikai kapcsolat a községi beruházások volumene és a helyiérdekű vasutak között. Mindezen túl ez a táblázat még egy meglepő összefüggést is feltár. A számítás ti. azt is mutatja, hogy az állami vasutakhoz jobban hozzáférő községek áldoznak a vasúti részvények (azaz helyiérdekű vasúti részvények) vásárlására (korrelációs együttható: 0,707) Joggal merül fel a kérdés, vajon miért? Miért érezték az állami vasutakhoz inkább hozzáférő falvaink, hogy nekik be kell ruházni a helyiérdekű vasutakba is? Mindennek alapvető magyarázatát az útfenntartás költségeiben látom. Az utak karbantartásának véget nem érő, és a korabeli eszközökkel és technológiával ténylegesen meddő feladatát nemcsak a kisközségek, hanem a gazdagabb és népesebb falvak is igyekeztek lerázni magukról. Jó megoldásnak látszott, ha „beszállnak” egy-egy helyiérdekű vasút finanszírozásába. Egy helyiérdekű vonallal a falvaknak ugyanis sikerült egy ingyenes szolgáltatást (az utak használatát) fizetőssel (vasúti utazás) kiváltani. Nem az áru- és személyszállítási igények tömegesedése kényszeríti be a falvak jelentős halmazát a vasút-finanszírozásba, hanem útfenntartás eszköz- és pénztelensége. Magyarország az első világháború előtt túlépítette vasútjait.

A községi beruházás célja	Az állami vasutak megyebéli hossza	A helyiérdekű vasutak megyebéli hossza
Községház, jegyzői lak építése	0,757	0,430
Iskola, óvoda építése	0,784	0,158
Kórház, szegényház építése	0,736	0,190
Kocsmá, vendéglő építése	0,785	0,484
Egyéb községi épület létesítése	0,775	0,484
Utcarendezés és útburkolás	0,838	0,145
Út- és hídépítés	0,775	0,248
Csatornázás, vízvezeték létesítése, artézi vagy egyéb kutak fúrása	0,480	0,045
Földvásárlás	0,587	0
Vasúti részvények vásárlása	0,707	0,28

7. ábra. A megyebéli vasúthálózat hatása a községi kölcsönfelvételek céljára 1908-ban

Felhasznált források, irodalom

- FLÓRIÁN M. (2010): Közlekedés, kereskedelem és a tárgyi környezet. In. Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19-20. század fordulóján. MTA Néprajzi Kutatóintézete, 109-136. o
- HALÁSZ F. (2008): A vasút hatása a város mindennapjaira a 19-20. században. In. „...Körös vizinek napkeleti partján...” Kunszentmárton, a mezőváros. Szerk. Barna Gábor, Pusztai Gabriella. Kunszentmárton, 226-245. o.
- LÁNYI N. – SZATMÁRI J. J. (1902): Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 764 o.

- MAGYARORSZÁG KÖZSÉGEINEK HÁZTARTÁSA AZ 1908. ÉVBEN. Budapest, KSH, 1913.
- MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1908. Budapest, KSH, 1909.
- MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1910. Budapest, KSH, 1911.
- A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK 1900. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, MÁV, 1901.
- MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK: Függelék az 1910. évi üzletjelentéshez. Statisztikai adatok. Budapest, 1911.
- PALÁDI-KOVÁCS A. (1973): Szállítás málhás lovakkal a Gömör–Tornai karsztvidéken. *Ethnográfia*, 549-558. o.
- SÁRI ZS. (2011) A vasút fénykora – A vidék modernizációja. Szentendre, Skanzen Kv. 70 o.
- SZILÁGYI M. (2009): A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In. Szilágyi Miklós: *Paraszti hagyomány és kényszermodernizáció. Közéletések a néprajzi változásvizsgálathoz*. Szerk. Turai Tünde. Budapest, 28-41. o.
- TALPFÁK. Néprajzi írások a vasútról. Szerk. Bali J. – Máté Gy. ELTE Néprajzi Intézete, 2008. 104 o.